

Autobahn-Planung auf der Kippe

Krefeld lehnt Ausbau der B 288 zur Autobahn ab. A 524 würde demnach vor der Rheinbrücke enden

WAZ
13.01.2012



Seit Jahrzehnten durchschneidet die B 288 Mündelheim. Erst ihre Tieferlegung und Deckelung würden daran etwas ändern.

Foto: Hans Blosssey

Martin Kleinwächter

Mündelheim/Serm. Ganz offenbar ist der Rhein in Sachen Kommunikation noch ein großes Hindernis. Erst jetzt wurde bekannt, dass der Rat der Stadt Krefeld bereits im April 2011 den Ausbau der B 288 zur Autobahn 524 auf Krefelder Gebiet mit großer Mehrheit abgelehnt hat.

Dafür war eine so genannte Linienbestimmung durchgeführt worden, deren Ergebnis in diesem Jahr vom Bundesverkehrsministerium abgesegnet werden muss. Beim Landesbetrieb Straßen NRW, der die Linienbestimmung im Auftrag des Bundes durchgeführt hat, heißt es, aller Erfahrung nach werde der Wunsch der Krefelder respektiert. Gleich-

»Es fehlt dann nur die Finanzierung«

wohl bleibe es beim gesetzlichen Planungsauftrag. Denn der Ausbau von Rahm-West bis zur Anschlussstelle Krefeld-Mitte der A 57 sei Bestandteil des vom Bundestag beschlossenen Bundesverkehrswegeplans bis 2015. Zwar genießt die Planung darin nicht höchste Priorität, rangiert nur unter „weiterer Bedarf“- aber mit dem Zusatz „mit Planungsrecht“. Sie dürfte demnach bis zur Planfeststellung, also dem konkreten Baurecht, stattfinden.

„Es fehlt dann nur die Finanzierung“, gibt Joachim van Bebber, der zuständige Planer beim Landesbetrieb in Krefeld, zu bedenken. Allerdings könne der Bundestag jederzeit, erst recht im nächsten Bundesverkehrswegeplan ab 2015, die Straße als „vordringlich“ hochstufen, so dass dafür

Haushaltsmittel vorgesehen werden müssten.

Die Entscheidung, wie es zunächst weitergehen soll, treffe allerdings, so van Bebber, das Ministerium alleine. Er rechnet angesichts des gesetzlichen Planungsauftrags damit, dass der Landesbetrieb von Berlin den Auftrag bekommt, einen konkreten Vorentwurf für den Ausbau bis zur Uerdinger Rheinbrücke zu erstellen. Dafür spreche auch die Unfallhäufigkeit auf der B 288.

Für Mündelheim und Serm steht indessen mehr auf dem Spiel: Der Ausbau wäre nicht nur die große Chance, die Spaltung Mündelheims durch die Bundesstraße zu überwinden. Nach der Linienbestimmung würde sie zumindest in Tieflage verlaufen. Die Bezirksvertretung fordert auch die Abdeckung. Auf jeden Fall könnten Norden und Süden Mündelheims künftig kreuzungsfrei miteinander verbunden werden.

Mit dem Ausbau wäre aber auch die seit Jahrzehnten geforderte Anbindung des so genannten Mannesmann-Ackers an die Fernstraße verbunden. Und damit die Entlastung der Uerdinger Straße vom Lkw-Verkehr. Sie würde über eine neue Autobahn-Anschlussstelle realisiert, die zwischen Mündelheim und Serm an die Stelle der heutigen Kreuzungen B 288/Uerdinger Straße und B 288/Am Heidberg/Breitenkamp treten würde. Zwischen Am Heidberg und Breitenkamp würde eine Überführung über die Autobahn die kreuzungsfreie Verbindung nach Ungelsheim herstellen.

Baurecht gibt es bislang nur für den Ausbauabschnitt zwischen Rahm-West und der Anschlussstelle B 8 in Huckingen. Dort kann eine neue Anschlussstelle mit Verzöge-

rungs- bzw. Beschleunigungsspuren parallel zur Straße Am Heidberg in Ungelsheim entstehen.

Ob der Gesetzgeber den finanziellen Aufwand für diesen Weiterbau auch ohne die Aussicht in Kauf nehmen wird, das

Ziel der Anbindung an die A 57 zu erreichen, muss offen bleiben. Für Krefeld sieht van Bebber viele Nachteile durch den Verzicht: Neue Ausbauabschnitte würden zusätzlichen Verkehr anziehen. Ohnehin sagen Prognosen in Zukunft

einen Zuwachs an Fahrten voraus. Sie müssten alle über die alte Rheinbrücke stattfinden, da ein Neubau mit dem Krefelder Neim vom Tisch sei. Auf Uerdinger Seite gebe es beim Ausbau zur Autobahn zusätzlichen Lärmschutz.



Sein Stadtrat lehnt einen neuen Brückenschlag über den Rhein ab: Krefelds OB Gregor Kathstede (CDU).

Krefeld hat andere Prioritäten

Tunnellösung für sechsspurige A 57. Bezirksbürgermeister hängt nicht am Ausbau

Krefeld/Mündelheim. In der Nachbarstadt, bei der Ratssitzung im April 2011, war nach der Sitzungsniederschrift eine Verbindung zwischen dem sechsspurigen Ausbau der A 57 und dem Ausbau der B 288 hergestellt worden. Jedenfalls warf die FDP der großen Mehrheit von CDU, SPD und Grünen das vor und damit die Konsequenz, nach erfolgreichem Ausbau bis Mündelheim einen Dauerstau vor der auch künftig nur zweispurigen Rheinbrücke in Kauf zu nehmen. Hauptanliegen der Ratsmehrheit dort war damals, unbedingt eine Tunnellösung für den A-57-Ausbau zu bekommen, die der Bund nicht finan-

zieren will. In Sachen B 288 begnügte man sich dagegen mit einer besseren Anbindung des Hafens.

In einer ersten Stellungnahme erklärte Bezirksbürgermeister Dietmar Eliaß (SPD), er gehe davon aus, dass der Ausbau zur Autobahn nicht



Hängt nicht am Autobahnbau: Bezirksbürgermeister Dietmar Eliaß.

vom Votum des Krefelder Stadtrates abhängt. Dann erinnerte er daran, dass auch Duisburg Bedingungen daran knüpfte, etwa die Abdeckung. „Sollte der Ausbau nicht kommen“, so Eliaß, „dann greift eben Plan B, dann haben wir einen Riesen-Forderungskatalog zur Entschärfung der B 288 - von Tempo 50 bis zu zusätzlichen Fußgängerüberwegen in Mündelheim und Serm. Die Anbindung des „Mannesmann-Ackers“ ist für Eliaß unabhängig vom Ausbau zur Autobahn zu sehen. Für die Krefelder Sichtweise hat Eliaß Verständnis: „Die haben kein von der Straße durchschnitten Dorf.“ mkw